

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 № 8073-Х. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1984. № 51. Ст. 1122.

3. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 40–41. Ст. 379.

4. Салманова О. Ю. До питання про класифікацію заходів адміністративного припинення, які застосовуються працівниками ДАІ. *Вісник Запорізького юридичного інституту*. 2001. № 3. С. 148–153.

5. Стоцька М. М. Безпека дорожнього руху – невід’ємна умова розвитку економіки. *Наше право*. 2007. № 4. С. 22–27.

Одержано 30.04.2020

УДК 346.5:656.2 (477)

Тетяна Владиславівна Головка,

кандидат технічних наук, доцент,

доцент кафедри управління експлуатаційною роботою

Українського державного університету

залізничного транспорту

РАДЯНСЬКЕ ЗАКОНОДАВСТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ У 1917–1923 РР.

Після подій 1917 р. у сфері майнових відносин, як і в інших сферах суспільного життя, стався значний перелом, що послужило початком формування нового пласта законодавства, необхідного для регулювання нових соціально-економічних реалій.

Що стосується діяльності портів, то тут базовим стало розпорядження по комісаріату торгівлі і промисловості «Про зміну та доповнення чинного положення про місцевому управлінні торговельними портами та про комітет з портовим справах», прийняте 20 грудня 1917 р. На місцях завідування морськими торговельними портами покладалося на місцеві комітети з портовим справах, у віданні яких перебували капітани торговельних портів, завідувачі роботами в портах, з складаються при них службовцями по штатам. Адміністративно-господарська та технічно-будівельні частини в торговельних портах об’єднувалися, з підпорядкуванням місцевим комітетам з портовим справах, і стали виконавчими органами місцевого комітету.

Комітету з портових справ надавалося право продажу непотрібного або непридатного майна, що перебуває у віданні портового

управління, на суму до 10000 руб., а також обрання способів цієї продажі; віддача в оренду перебувають у віданні портового управління ділянок портової території.

Важливо вказати, що декретом РНК «Про націоналізації торгового флоту» були націоналізовані не лише власне суду, але і нерухома власність, що належить приватним особам і різним компаніям. Таким чином, вся власність різних компаній в морських торговельних портах, від складів до засобів завантаження, перейшла у відання органів нової держави – різних рад і спілок, місцями – в управління портових комітетів.

Однак спеціального законодавства мирного часу ще не існувало, а тому більшість виникаючих питань вирішувалися порядком надзвичайного регулювання. Так, як відомо, лише 24 червня 1921 р. було прийнято постанову Ради праці і оборони про управління торговельними портами.

Наступним кроком стало прийняття 6 жовтня 1921 р. постанови «Про порядок перевірки персонального складу чужоземних торговельних суден та про пропуски і перебування іноземних моряків в портових містах РРФСР». Цим документом встановлювався прикордонний режим порту. Стаття 2 декрету називалася «Пропуску на територію портового міста, перебування на ній і повернення на судно», а стаття 3 «Арешт і затримання осіб зі складу суднової команди на території портового міста». Таким чином, щодо екіпажів іноземних суден був введений термін «портове місто», розвинений згодом іншими нормативними актами.

20 квітня 1922 р. було опубліковано постанову РНК «Про заходи в справі розвитку торговельного судноплавства і суднобудівництва на принципах господарського розрахунку». Даний документ базувався на положеннях декрету РНК РРФСР від 13 жовтня 1921 року «Про заходи в справі розвитку торговельного судноплавства і суднобудівництва на принципах господарського розрахунку».

Із закінченням основних подій громадянської війни в досить важкому становищі опинилися порти, підходи до яких раніше регулярно очищалися від піску та мулу. Багато з них, приміром, Херсон і Маріуполь до 1921 р. стали абсолютно не придатні для проходу великих кораблів. 31 травня 1921 р. на засіданні Херсонського районного управління водним транспортом під загальним заголовком «Про підготовку річкового флоту до перевезення

продовольства і палива було вирішено розробити план землечерпання на Дніпрі на 1921 р. з точними датами і цифрами. Лише у серпні 1923 р., шляхом надзвичайного напруження всіх сил, вдалося з допомогою земельних кранів поглибити підхід з моря до порту Херсона з 14 до 21 фут. над 0 Херсонської рейки.

Крім того, у 1922 р. проводилися землечерпальні та ремонтні роботи в портах Поті і Керчі. Однак, це не вирішувало питання правового регулювання використання портової території.

Так, зокрема, 10 березня 1922 р. на підставі постанов РПО від 27 квітня 1921 р. Українська Економічна Рада, для врегулювання взаємовідносин між відомствами, зацікавленими в діяльності торговельних морських портів, скасування виданих до того розпоряджень, постановив, що по-перше, портова територія з усіма розташованими на ній спорудами та портові води знаходяться в господарському та адміністративному підпорядкуванні УНКШС в особі начальника торговельного порту; по-друге, заборонялося будь-яке втручання з боку будь-яких відомств в адміністративну та технічно-господарську діяльність начальника торговельного порту; по-третє, надання складів, приміщень, право користування причалами та ін., слід виробляти розпорядженнями начальника порту за заявками відомств, узгодженим у комітеті з портовим справах. Передачу майна у тимчасове користування слід проводити з особливою інструкціями, даними начальникам портів центром; по-четверте, при начальнику торгового порту під його головуванням пропонувалося створити комітет з портовим справах з представників УНКШС. Права і компетенція їх повинні були визначатися особливим положенням.

Прийняті в 1921-1922 рр. законодавчі акти дозволили деталізувати нормативно-на місцях експлуатації та управління територіями портів. Тут важливо зазначити, що в основному нормотворчість в даному випадку йшло з використанням вже наявного, дореволюційного досвіду. Такими були «Обов'язкові постанови, що діяли в порту Євпаторії»

Розділ V Постанови був присвячений питанням вивантаження, навантаження, пересування та зберігання товарів у порту. В ньому регулювалися питання використання портової території при даних операціях, виробництво самих операцій і т. д. (п. 41-52). Окремі питання, що стосуються портової території, викладалися

також в розділах «VI. Про благочинні і порядку в порту» і «VII. Про утримання в чистоті портової території та дотримання санітарних умов», «VIII. Про запобіжні заходи проти пожеж в порту»; «IX. Про заходи перестороги під час перевезення на судах та при виробництві вантажних операцій з вибуховими і легкозаймистими речовинами», «X. Про будівництво пристаней і споруд на набережних і портової території».

Так, у розділі X передбачалося, що дозвіл на пристрій всяких споруд на набережних портових водах могло виходити лише від портового управління.

Бажаючи влаштувати на воді або на березі в межах портової території адміністративного ведення портового управління якесь споруда, повинні були виробляти його на підставі будівельного статуту та звертатися з проханням в портове управління, з додатком плану обраної місцевості, і якщо споруда передбачалася на місці, що належить іншій особі або установі, то господарюючій особі у такому дозволі, необхідно було представити посвідчення власника цього місця про згоду на будівництво. Зазначене клопотання вже і вносилося на розгляд портового наради (п. 103).

Розділ XXI був присвячений промислів в порту і передбачав можливість здійснення таких лише з дозволу Портового Наради (п. 135). Розділ XXII – «Про носіїв для перенесення пасажирського багажу», розділ XXIII – «Про шлюпочний промисел», розділ XIV – «Про навантажувальних баркасах».

Окремі положення обов'язкових постанов були присвячені начальнику порту, та правил користування казенними вагонетками в порту.

Правовий статус власне торговельних портів і належної їм території в початку 1920-х рр. в СРСР лише починав формуватися, і був закріплений такими нормативними актами, як декрет «Про землю» від 26 жовтня 1917 р. і Декрет ВЦВК «ПРО соціалізацію землі (разом з інструкцією для встановлення споживчо-трудової норми землекористування на землях сільськогосподарського призначення)» від 19 лютого 1918 р., які і заклали основи нового порядку земельних відносин».

Одержано 28.04.2020